**SEÑOR PRESIDENTE.-** Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 19 minutos)

La Comisión de Hacienda tiene mucho gusto de recibir a la delegación del Automóvil Club del Uruguay y de la Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo, que han concurrido a fin de analizar el proyecto de ley que fue aprobado en la Cámara de Representantes relativo a la prohibición de importar ciertos bienes muebles usados, por lo menos por un período determinado.

**SEÑOR LISSIDINI.-** Voy a hacer una especie de prólogo sobre lo que ha sido la gestión del Automóvil Club del Uruguay y de la Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo en todo este tema.

El Automóvil Club del Uruguay es la institución representante del tema automovilismo deportivo en nuestro país por la Federación Internacional del Automóvil y ha delegado su poder para realizar competencias a la Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo. Se llevan a cabo más de cien competencias deportivas –por lo menos, así sucedió el año pasado- lo que determina, en buen romance, que más de mil familias –según nuestros cálculos- vivan del automovilismo deportivo. A nuestro entender, eso no es poca cosa.

En cuanto al proyecto de ley a estudio, se derogarían en forma inmediata dos decretos vigentes, el 116/02 y el modificativo 180/04, sin perjuicio de otros más. Pero estos dos son los que nos incumben, porque habría una prohibición, luego de un período de admisión temporaria, de poder importar o nacionalizar esos vehículos. Aclaro que no venimos a pedir ningún tipo de exoneración fiscal ni nada similar.

El tema del automovilismo en Argentina mueve decenas de millones de dólares si tenemos en cuenta la publicidad y determinado tipo de espectáculos. En el caso del Uruguay, inclusive, un periodista deportivo de fútbol comentó que hoy día concurre más gente a las competencias de rally que a los partidos en los que juega algún equipo grande.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** No es gran mérito.

**SEÑOR LISSIDINI.-** Obviamente.

Por lo tanto, eso mueve una cantidad de gente, de familias que viven de este tema; coartar la posibilidad de realización de este tipo de competencias deportivas va a implicar una especie de emigración de toda la gente que tiene que ver con este deporte a la República Argentina.

Realmente vemos esto con preocupación, principalmente porque el inciso e) del artículo 2º no es absolutamente nada claro, porque al hablar de "vehículos especiales para el transporte de personas en campos deportivos" le deja la facultad al jerarca para que, en definitiva, determine qué se entiende por esto. En base a esto, tienen la posibilidad de tomar una posición absolutamente restrictiva y nos pueden llegar a decir, por ejemplo, que eso es solamente para los carritos de golf –porque, realmente, son vehículos especiales para campos deportivos- y que puede o no tratarse de este tipo de competencia.

No es que, de por sí o filosóficamente, uno esté en contra de este tipo de proyecto de ley aunque, personalmente, puedo decir que sí lo estoy, pero por otros motivos y no específicamente por el tema deportivo; después si ustedes quieren, les puedo dar la explicación de por qué, pero no quiero emplear su tiempo en otra cosa que a lo que venimos. Entonces, sería bueno si se pudiera explicar en el Plenario, cuando se trate este proyecto de ley, qué se entiende por esto porque, lamentablemente, en la Cámara de Representantes no hubo discusión particular de este inciso del artículo 2º.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** ¿Ustedes participaron en la discusión del proyecto de ley en la Cámara de Representantes?

**SEÑOR LISSIDINI.-** No, señor Presidente.

Como decía, nos preocupa que este tipo de actividad pueda quedar, en definitiva, absolutamente destruida si no permitimos este ingreso.

Además, hay otro hecho a tener en cuenta. En el propio artículo 2º se habla del otorgamiento del certificado de necesidad por parte de los Ministerios de Industria, Energía y Minería y de Transporte y Obras Públicas, pero no se nombra al Ministerio de Turismo, que es el encargado de regular el tema de las competencias deportivas.

Por lo tanto ese certificado se pide a dichos Ministerios que no son competentes para otorgarlo, porque el tema está regulado por el Ministerio de Turismo en su Dirección de Deportes.

**SEÑOR MUTIO**.- Soy integrante de la Directiva y de la Comisión Deportiva del Automóvil Club, que es el órgano rector del deporte automotriz en el Uruguay, cuyas facultades están reconocidas en un decreto del Presidente Campisteguy, de 1930, por el que se ratifica la convención de creación de la Federación Internacional del Automóvil. Por esa razón, cuando existieron ciertos vacíos de poder durante el gobierno militar, a efectos de unificar la problemática de los clubes del país, se creó la Federación Uruguaya de Automovilismo. Así, el Automóvil Club delegó el poder deportivo en una institución que nuclea a todos los clubes representantes de actividades relacionadas con el automovilismo en el Uruguay.

No puedo hablar sobre aspectos legales porque no es mi materia, pero sí lo puedo hacer sobre cuestiones filosóficas que me llegan desde que era pequeño, pues en mi familia hemos vivido el automovilismo con mucha intensidad. Tan es así, que uno de mis tíos, Albérico Passadore, hijo, falleció en 1964 a raíz de un accidente en el autódromo de Buenos Aires. A pesar de ello, la familia continuó vinculada al automovilismo. Dentro de lo que me ha tocado, he llegado a desempeñarme como directivo del Automóvil Club –soy socio vitalicio desde hace años- y lo que quiero expresar es, reitero, una cuestión filosófica.

En primer lugar, debe quedar claro que el automovilismo no es un deporte de élite. Si uno se arrima un minuto al Autódromo de El Pinar o a una carrera de plataformas, o de cachilas -que se organizan en el interior del país- verá a la sociedad entera, en todas sus expresiones, participando del automovilismo. Ese público entusiasta –como decía el doctor Lissidini- muchas veces es más numeroso que el del fútbol, si bien no es un gran mérito, como también se ha señalado. En consecuencia, me gustaría que quedara asentado que es falso el concepto de que este es un deporte de élite.

Por otro lado, quiero destacar que en los países vecinos, Brasil y Argentina, tenemos ejemplos de que el deporte automotriz se desarrolla con intensidad. En ambos países existen competencias de gran porte. Brasil organiza una carrera de Fórmula 1 con gran rédito desde el punto de vista turístico y económico, mientras que en Argentina tienen muchas categorías y en ninguna carrera corren menos de sesenta autos, lo que significa trabajo para mucha gente. En estos países, el automovilismo tampoco es un deporte de élite ya que corta la sociedad por el medio.

Concretamente, lo que pretendemos es que el deporte automotriz tenga acceso a los insumos necesarios para competir, sin tener que recurrir a actividades fuera de la ley. Por ejemplo, en Uruguay es muy difícil conseguir una carrocería de auto sin armar, para desarrollar un vehículo desde cero, que es lo que lógicamente corresponde en un auto de carrera, especialmente para armar una estructura que ofrezca mayor seguridad al piloto. En Argentina y Brasil es algo sencillo de obtener porque allí se fabrican autos, mientras que aquí, lamentablemente, ni siquiera se ensamblan más. En nuestro país, la manera de obtener los elementos mecánicos para poder competir -producto del desarrollo tecnológico y de la evolución del trabajo de los ingenieros en todo el mundo- es el contrabando, lo cual al Automóvil Club, como autoridad deportiva, le pesa mucho, porque tiene que reconocerlo y callarse la boca.

Hay varios ejemplos de sectores del automovilismo que, mediante excepciones, han podido traer ciertos elementos. Por ejemplo, el karting, puede traer cubiertas especiales para correr, porque así lo requieren -esto se hace a través de la Federación correspondiente- y existe un decreto que permite al Club Uruguayo de Rally importar autos para competir. Ese es el decreto que, según el doctor Lissidini, estaría a punto de derogarse con esta ley.

También por un decreto se permitió la importación de autos clásicos con más de veinte años, lo que se derogaría a través de esta ley.

**SEÑOR ABREU.-** No, señor Mutio. En realidad, la ley contempla ese caso.

**SEÑOR MUTIO.-** Entonces, mejor.

Con respecto al punto e), al que hacía referencia el doctor Lissidini, quiero destacar que habla específicamente de los carritos de golf, no de los autos de carrera.

Concretamente, hemos concurrido a esta Comisión a fin de solicitar la regulación que permita la obtención de elementos para competir, sin tener que recurrir al contrabando, y sin molestar a la industria o sector comercial automotriz que, con mucha razón y empeño, defiende la no importación de autos usados.

Reitero que el Automóvil Club del Uruguay pretende que no se traigan más cosas de contrabando y, como autoridad reconocida por el Estado en materia de automovilismo deportivo, lo menos que podemos pedir es que los Legisladores colaboren con la Institución –que es, reitero, la entidad que rige y que fue autorizada por el Estado uruguayo- para que esto no siga ocurriendo. Ponemos al Automóvil Club del Uruguay a disposición de las regulaciones, a efectos de que se pueda emitir toda la documentación necesaria para que los organismos que tengan que controlar puedan hacerlo efectivamente, tal como ocurre en varios países del mundo.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Aquí hay un proyecto de ley que impide la importación de autos usados. Deseo saber si los automóviles deportivos que se importan normalmente son usados.

**SEÑOR MUTIO.-** Algunos sí y otros no, o sea, hay usados y nuevos.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Lo que ustedes quieren es que no se limite la importación de autos usados cuando son para competencia deportiva.

**SEÑOR MUTIO.-** Exactamente. Estos autos, además, no pueden circular en la vía pública. Es un elemento esencial a efectos de lograr el control, que los vehículos de competición no puedan circular en la vía pública por sus propios medios.

**SEÑOR LISSIDINI.-** Tampoco pueden ser empadronados.

**SEÑOR MUTIO.-** Hay otro aspecto que deseo comentar, porque es importante y hace a una categoría específica, que es la promocional.

El pasado domingo tuvimos dos competidores uruguayos corriendo en Córdoba, República Argentina, que obtuvieron el primer y segundo premio en una categoría promocional que aquí, por falta de material, no se puede hacer. Me refiero a los vehículos monoposto, que no son considerados autos porque no pueden transportar gente, ni están concebidos para circular por la vía pública. Tampoco se pueden importar estos vehículos, precisamente porque no han sido contemplados en ninguna legislación, pasada o futura, de nuestro país, y no los abarca ninguna norma.

**SEÑOR LISSIDINI.-** Con respecto a los monoposto quiero expresar que la Dirección Nacional de Aduanas los considera automóviles, aunque no puedan circular por la calle. Creo que habría que hacer una modificación del nomenclátor.

**SEÑOR MICHELINI.-** La pregunta que iba a formular -vinculada directamente al tema deportivo- ya fue planteada y ha sido contestada.

Por otra parte, lo que nos plantean nuestros visitantes es que en el tema deportivo no haya limitación alguna y que quede bien claro que ese aspecto no compite en nada con el transporte normal, vial y habitual que pasa por nuestras calles. Por lo tanto, veremos cómo esto es estampado en el proyecto de ley.

**SEÑOR MUTIO.-** El señor Senador Michelini decía que nuestra pretensión es que no haya limitación ninguna; tal vez pueda ser esa la interpretación de nuestras palabras, pero lo que sí queremos es que el Automóvil Club tenga mucho que ver en la regulación y en el contralor de ese tipo de vehículos. Es decir que las limitaciones sean analizadas y redactadas en alguna normativa y que el Automóvil Club pueda colaborar en el contralor de ese tipo de aspectos.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Para eso los estamos recibiendo.

**SEÑOR ABREU.-** El criterio general es definir cuál es el punto de vista que se va a manejar en materia de automóviles deportivos, y si queda bien establecido a nivel legislativo, obviamente después le corresponderá al Poder Ejecutivo, en la reglamentación, fijar los criterios para que los distintos actores económicos se puedan manejar de acuerdo con las normas complementarias. Creo que es un tema sobre el que luego podremos introducir alguna modificación o algún aporte en el articulado, que recoja los criterios expuestos en Sala.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** No tengo inconvenientes en que el señor Lissidini, en muy pocos minutos, nos diga su punto de vista sobre el proyecto de ley, ya que nos manifestó que no está de acuerdo con su texto.

**SEÑOR LISSIDINI.-** No estoy de acuerdo, fundamentalmente, porque creo que el bien jurídico tutelado tiene que ser lograr que nuestras mercaderías lleguen a la frontera con el menor precio posible y, además, reducir los costos internos en el transporte, porque hoy en el Uruguay son realmente muy caros. O sea, el bien jurídico tutelado son los 3:000.000 de uruguayos; el bien jurídico tutelado tiene que ser la industria nacional. Además, preavisados desde hace muchos años de que se iba a derogar el tema del decreto, igualmente determinadas personas hicieron inversiones porque pensaron que se iba a dar lo que pasa siempre en el Uruguay, es decir que todo lo transitorio termina siendo absolutamente definitivo, y que si bien las reglas de juego iban a cambiar, lo iban hacer en favor de toda la gente, porque el bien jurídico tutelado debe ser ese, es decir, lograr en un mundo absolutamente competitivo que nuestros productos lleguen a la frontera con el menor precio posible. Y creo que ese es el punto medular a considerar.

Agradezco al señor Presidente que me haya permitido dar mi opinión.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Les agradecemos la información que nos han brindado y veremos cómo tenemos en cuenta vuestras preocupaciones.

(Se retiran de Sala los representantes del Automóvil Club del Uruguay)

(Ingresan a Sala los representantes de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga del Uruguay)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** La Comisión de Hacienda del Senado tiene el gusto de recibir a los representantes de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga del Uruguay, a quienes cedemos la palabra a efectos de escuchar su opinión sobre la prohibición de importación de determinados bienes muebles usados, en especial, vehículos.

**SEÑOR PERRONE.-** Antes que nada deseamos agradecer a los señores Senadores por habernos recibido para exponer nuestro punto de vista sobre el proyecto de ley que está a estudio.

El año pasado se había presentado una iniciativa de iguales características y los señores Senadores recordarán que nosotros manifestamos nuestra posición. Con respecto a este proyecto de ley, queremos expresar que si bien tenemos coincidencias, estimamos -al igual que en la oportunidad anterior- que se excede en algunas consideraciones. Cuando se planteó la otra iniciativa, nosotros nos habíamos opuesto a la importación de cualquier tipo de vehículo usado que no estuviera en determinadas condiciones técnicas o que por sus características no fuera apto para un uso normal, y eso es lo que queremos reiterar en el día de hoy. Estimamos que la exclusión de todo bien de este tipo en alguna medida podría llegar a perjudicar a nuestro sector.

Reitero que mantenemos la misma posición del año anterior en cuanto a que no queremos que se permita el ingreso de, por ejemplo, tractores o camiones que sean considerados chatarra en sus países de origen, o que no cumplan con determinadas condiciones técnicas de seguridad e impacto ambiental. En aquella oportunidad, nosotros habíamos propuesto que se legislara en el sentido de que se pudieran introducir algunos bienes usados con certificados técnicos de origen o realizado las inspecciones técnicas en nuestro país.

En el momento de la discusión –tal vez muchos de ustedes lo recuerden- sucedieron ciertas cosas que pueden haber tapado nuestra opinión a este respecto, pero esto es lo que planteamos y, si se remiten a la versión taquigráfica de la sesión de la Comisión de la Cámara de Representantes de entonces, seguramente van a encontrar ese mismo pensamiento.

Podría llegar a suceder, por ejemplo, que las condiciones del mercado de camiones cero kilómetro en la región se distorsionara al punto de que no hubiera camiones disponibles, o bien que los precios que se manejaran en la región no pudieran ser absorbidos por la economía del país. Por lo tanto, podría llegar a ser una alternativa importar camiones o tractores usados de otras partes, siempre y cuando cumplan los requerimientos de seguridad y de impacto ambiental que hemos indicado.

Por otro lado, también planteamos en esa ocasión, que cualquier importación que pudiera crear una sobreoferta desmedida en la plaza, debería ir acompañada de un estudio de mercado, tanto de los camiones, como de las cargas a transportar. Hay que tener en cuenta que una sobreoferta de disponibilidad de vehículos podría distorsionar de tal modo la actividad, que las empresas no podrían absorber esas diferencias en los fletes.

Por estos motivos, teníamos que marcar nuestra posición para que sea tomada en cuenta, ya que no lo fue en el análisis de la ley anterior, así como tampoco nuestra opinión respecto a que incluir el tema de semi remolques y acoplados en la ley fue un exceso, ya que históricamente se los ha traído, aunque la tendencia actual –desde hace varios años- ha sido la importación de vehículos nuevos porque las condiciones económicas lo permitían en algunas ocasiones, y para determinadas actividades en las que no se fabricaban equipos en la región. Por ejemplo, recuerdo que hace algunos años no se fabricaban equipos de semi remolques para el transporte especializado de contenedores, por lo que se trajeron usados –generalmente de Estados Unidos- en buenas condiciones, inclusive con certificaciones de la inspección técnica del país de origen. Incluso se trajeron equipos re-certificados que venían con cubiertas nuevas o reconstruidas en buenas condiciones. No se traía chatarra, sino vehículos, específicos para esas actividades, que no se fabricaban en la región. Posteriormente, se comenzaron a fabricar en Brasil y la ecuación económica ha resultado en que, aunque eran de valor superior, a mediano plazo era razonable importar los equipos nuevos, y así se hizo, por lo que el sistema se reguló por el mercado.

Este era el planteamiento que queríamos hacerles llegar para que tengan presente que nuestra postura no es de una oposición irrestricta a la importación de vehículos de estas características, sino que la misma está condicionada a que se realice para algún tipo de equipos que cumplan los requisitos que hemos señalado en anteriores oportunidades.

**SEÑOR MICHELINI.-** Este tema queda planteado e, incluso, podemos pedir la versión taquigráfica a la Secretaría. De todos modos, sería bueno que nos alcanzaran el texto que contempla las expresiones trasmitidas por ustedes para que nosotros podamos evaluar si dicho texto cambia los objetivos de este proyecto que viene con media sanción o, de lo contrario, son compatibles y, por lo tanto, habrá que zurcir un poco.

**SEÑOR PERRONE.-** Tenemos un borrador con el que habíamos estado trabajando en el momento en que lo enviamos a los Ministerios respectivos -en ese momento, se estaba hablando de modificar el decreto y, aclaro que no es un tema de ley, sino de decreto- y en el que buena parte de las consideraciones que hemos hecho están planteadas. Entonces, podemos dejárselo a los señores Senadores ya que les puede servir como borrador para tener una idea del tema.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Agradecemos la presencia de la delegación, analizaremos con detalle vuestras preocupaciones y veremos si hay posibilidades de poder incorporarlo.

(Se retira de Sala la delegación de representantes de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga del Uruguay)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica.)